Bavar.
4865

Port.

Philos. 155.

8°

Barov. 4865

F

S

<36626059080011

<36626059080011

Bayer. Staatsbibliothek

(Gr. v. Portia)
c
96937

Eine

Wasserstrasse

von

München nach Tyrol und an den Bodensee

könnte allein

bey fallendem Preise

dem

baierischen Getreide

einen

dauernden und vortheilhaften Absatz sichern,
auch in Jahr und Tag vollendet seyn.

E
Port

Mit 3 Uebersichten.

München,
bey Joseph Lentner 1807.

Gd/67/3111

Dem

denkenden Publikum zur Beherzigung

gewidmet von

Gr. v. Portia.

Altbestand 6529

GRÄFL. TOERRING-GUTENZELL. BIBLIOTHEK

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Der wichtige Gegenstand dieser kleinen Schrift, wenn sie den erwünschten Beyfall verdient, dürfte die Errichtung eines ewig bewunderungswürdigen und gemeinnützigen Monuments für den allgeliebten König Baierns Max I. als Gegenstück zu dem berühmten Denkmal des grossen baierischen Regenten und Churfürsten Max I. zur Folge haben.

Bekanntlich hat Hanns Reifenstul, ein Zimmermann, auf Befehl dieses Churfürsten die berühmte, in ihrer Art einzig bekannte Leitung der Salzsohle von Reichenhall bis Traunstein, 7 Stunden weit, über 2000 Fuß hohe Berge so kühn als

kunstvoll ausgeführt. Es verdient hier bemerkt zu werden, daß es von den ältesten Zeiten her, und jetzt noch Zimmerleute in Baiern giebt, die als kunstvolle Mechaniker und Hydrauliker die kühnsten Entwürfe angeben, oder sie auszuführen im Stande sind, wovon das hiesige Modelenkabinet zur Bewunderung aller Fremden zeuget

§. 1.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

§. 1.

Die Augsburger Postzeitung Nro. 154. gab von Innsbruck aus dem Publikum die Nachricht: „daß nach dem Entwurfe des berühmten Herrn geheimen Raths von Wiebeking am Innflusse der Strom durch Wegräumung des Strudels bey der Stadt Rattenberg rektifizirt, und dieses kühne Unternehmen, welches schon längst zu den frommen Wünschen gehörte, werde den Tyrolern einen neuen Beweis geben, wie sehr auf Beförderung ihres Wohls gedacht wird.“

Dieß erinnerte den Verfasser gegenwärtigen Versuches, daß unter mehrern Vorschlägen, die er im Junius v. J. überreicht

hatte,

hatte, und die dem Hrn. geheimen Rath von Wiebeking zu Handen gekommen sind, auch ein Entwurf vorliege, wie von München nach Innsbruck auf dem Inn eine Wasserstrasse anzulegen wäre, um die Waarenfracht in's Tyrol und den Getreidhandel dahin wohlfeiler zu machen.

Ob dieser Entwurf nicht noch kühner, und auch für beyde Provinzen für jetzt und in die Zukunft gemeinnütziger sey, also vorzüglicher ausgeführt zu werden verdiene, als oben angeführte Räumung des Strudels am Inn, mag das Publikum beurtheilen — wird die Zeit entscheiden.

§. 2.

Unter diesen Vorschlägen dürfte auch einer, der die Leitung einer Wasserstrasse von München in den Bodensee angiebt, die Aufmerksamkeit des Publikums mit obiger am Inn theilen, da eine solche Strasse noch nöthiger, mithin wenigstens zugleich herzustellen wäre, weil

1)

1) durch Ausführung dieser Idee der gesunkene Salzhandel am Bodensee neues Leben erhalten würde, und

2) baierisches Getreid durch die ohne Vergleich wohlfeilere Wasserfracht nach der Schweiz viel leichter als bisher verwerthet werden könnte.

3) Wer bürgt dafür, daß künftig nicht auch andere Länder die Schweizer mit Frucht, wie es dermal der Fall mit dem Salze ist, zu versehen sich bestreben, und mit ihnen Lieferungs-Kontrakte abschließen werden? *)

Man hat seit 1 ½ Jahrzehenden wirklich solche Dinge erlebt, daß auch diese Vermuthung Niemand als ein leeres Hirngespinst verwerfen kann.

4)

*) Der Verfasser erinnert sich, daß von der Rheinpfalz starke Getreidlieferungen nach der Schweiz gemacht werden sind.

4) Baiern, das ohne wichtige Fabriken und Handelsverkehr, bisher nur als ein Ackerland betrachtet werden muß, würde demnach in dem Segen mehrerer reicher Aerndten mehr seine Quaal als seinen Wohlstand finden. *)

§. 3.

Bey Besichtigung des Lokals der vorgeschlagenen Schiffahrt wird der Scharfblick des Herrn von Wiebeking ihn nicht nur von der leichten Ausführbarkeit beyder Wasserstrassen, sondern auch davon überzeugen, daß, wenn verflossenes Jahr Hand angelegt worden wäre, solche bereits von München, auf dem Anger anfangend, den Mühlbach hinauf, dann zwischen Giesing und Harlaching über die Isar, und vermittelst einer Kammer-

*) Während des heurigen Sommers sind alle etwas feuchte Gründe recht ausgetrocknet, folglich versüßt, und alle wohl geackert worden: es ist also 10 gegen 1 zu wetten, daß das Jahr 1808 gleichfalls sehr fruchtbringend wird.

merschleuße in einen zu grabenden Kanal, welcher das Speisewasser zum Theil aus einem andern §. 5. zu beschreibenden Kanal erhielte, bis an Wohlfartshausen, mit gänzlicher Vermeidung der Isar, und wahrscheinlich mit eben den Kosten schon bestände, welche der erst kürzlich vollendete Durchschnitt der Donau bey Pfalheim erfordert hat. *)

Ohngefähr 4½ Stunden von München fände sich der Scheidepunkt

a) der Wasserstrasse in den Bodensee, und,

b) der Schiffahrt nach Innsbruck. **)

§. 4.

Hätte Churfürst Maximilian I., welcher die Salzfabrikation möglichst zu befördern, und die Ausfuhr dieses reichen Handelszweiges wie immer zu erleichtern suchte, die Länder besessen, die durch den Preßburger Frieden an König Maximilian I. fielen, wer zwei-

*) Augsburger Zeitung Nro. 122.

**) S. Uebersicht Nro. I. u. II.

zweifelt je, daß dieser grosse Regent nicht auch eine solche Wasserstrasse durch den wahrhaft berühmten Hanns Reifenstul hätte anlegen lassen? Seine königliche Majestät von gleicher Sorgfalt, wie dieser Durchlauchtigste Vorfahrer, für Beförderung des Wohlstandes Ihrer Monarchie belebt, werden auch darauf Allerhöchst ihr Augenmerk heften, und nach Befund der Sache allergnädigst befehlen, daß, mit Hindansetzung aller Bauten, wenn deren Verzug nicht Gefahr drohet, mit diesem wahrhaft gemeinnützigen Werke ungesäumt angefangen werde.

Diese Wasserstrasse gienge demnach, wie gesagt, mit gänzlicher Vermeidung der, nicht wohl schiffbar zu machenden, Isar bey Wolfahrtshausen die Loisach aufwärts.

Da dieser Fluß aus dem Kochlsee mit Flößen befahren wird, so ist

a) dessen Schiffbarmachung, weil nur hin und wieder die Untiefe ausgeräumt werden

den muß, gar keinem Anstande unterworfen; *) auch

b) nicht an seiner Verbindung mit dem Lech, ebenfalls vermittelst eines Kanals von dem Einflusse des Seilbachs $\frac{3}{4}$ Stunden von Issels dorf bis Weilheim, die Amper hinauf und durch den Illachfluß oberhalb Raittenbuch zu zweifeln.

c) Die Kommunikation mit der Iller geht längs der Vils hinauf, oberhalb Füssen, bis unter Pfronten, den Bach eine Stunde Weges aufwärts, wo ein Kanal auf dem felsigten Grunde beginnt, der die Vils mit der Wertach, welche das Speisewasser dazu liefert, in Verbindung setzt. Aus diesem gehts in den Stärzelbach bis eine Stunde oberhalb des Dorfes Wertach; und ~~halb~~ an der Strasse

ist

*) Dieses Wasser in gerade Ufer, um die vielen Krümmungen zu heben, die öftere Ueberschwemmungen veranlassen, gefaßt, würde dann viele Tagwerk Wiesen der Viehzucht überlassen.

ist der zweyte Kanal, die Ostrach durchschneidend, den Berg unterhalb Kranzek im Achenbach eine Stunde lang zu ziehen, und man kömmt in die Iller. Das Speisewasser liefern beyde Bäche durch die Retenüen (Aufhaltschleußen.) Endlich aus der Iller durch die Stilach öffnete sich die Schiffahrt in den ohngefähr 1 ½ Stund lang und 1 Stund breiten Alpsee, aus welchem der Argfluß in den Bodensee strömt.

Dieser merkwürdige See, der auf einer Seite durch die Iller bey Ulm in die Donau, auf der andern durch den Arg in den Bodensee, also auch in den Rhein, fließt, *) ent-

*) Diese Verbindung des Rheins mit der Donau ist freylich nicht nach dem Sinne der Verfasser des so hoch angerühmten Kanals in Franken, der nach dem von Wiebeking'schen Ueberschlage nicht mehr als 2 Mill. fl. kosten sollte (a) Kleinigkeit in der treuherzigen Meynung, „es werde sich der Levantehandel aus dem

a. Polizeyfama Nro. 49 und 95.

entübriget uns der schon von Karl dem Grossen angenommenen Idee, die Altmühl durch die Redniz mit dem Mayn, folglich auch mit dem Rhein zu verbinden. So nützlich die Ausführung dieses Vorschlages damal hätte Deutschland werden können, so verderblich wäre sie jezt; sie wurde aber dessen ungeachtet der Regierung neuerdings mit einem Aufwande von 2 Millionen Gulden angepriesen.

Dieser See könnte auch österreichischen oder französischen Fahrzeugen aus der Donau und

---

schwarzen Meere auf der Donau durch Deutschland nach Paris und Holland ziehen, und vorzüglich uns Baiern grosse Vortheile gewähren." Wenn aber auch diese Chimäre möglich wäre, (b) würde dieser Kanal nicht für Baiern dermal, wenn nicht zugleich auch die andere Strasse, wovon eben die Rede ist, hergestellt wird, höchst schädlich seyn, da der holländische Handel über Frankfurt begünstiget, und der von Venedig durch Tyrol und Augsburg gehemmt würde. Eben diese Brochüre (der Kanal in Franken ꝛc.

und dem Rheine zu einem schicklichen Haven dienen, wenn in Folge der Zeit beyde Nationen

---

Erlangen bey J. J. Palm 1805) belehrt das Publikum S. 86. es existire schon durch die Selz und die Schwarzach (wovon jene in die Altmühl, diese in die Redinz gehe, und beyde einen gemeinschaftlichen Ursprung im Moosweyher bey Neumarkt haben) die von Karl dem Grossen i. J. 796 beabsichtigte Verbindung, welche damal vermuthlich in den undurchdringlichen Waldungen des Nordgaus verborgen lag. Hr. von Wiebeking in Nro. 49 der Polizeyfama bemerkt, der von ihm vorgeschlagene Kanal bey Allersberg habe hinlänglich Wasser für die frequenteste Schiffahrt. Georg Regnet sagt in seiner dießfallsigen Schrift, obbesagte Schwarzach aus dem Moosweiher sey noch wasserreicher, mithin erhielte der Moosweiher das Niveau beyder aus ihm fließenden Bäche, und werden diese mit demselben in kanalmäßigen Stand gesetzt, so gewänne man weit wohlfeiler auch in Franken besagte Verbindung, und würde überdieß noch eine schlecht bevölkerte Gegend mehr beleben. Hat die §. 7. zu findende Berechnung ihre Richtigkeit, daß

tionen zu einem freundschaftlichen Handelsverkehr sich vereinen sollten. Das kleine, ge-

mit 7200 fl. ein Kanal von einer Stunde Weges gezogen werden kann, so kosten 42 Stunden von Kelheim bis Forchheim 302400 fl. in so fern wirklich auf dieser ganzen Strecke ein neuer Kanal gegraben werden müßte. Nun sagt in der Polizeyfama Hr. v. Wiebeking, die Altmühl von Kelheim bis Baierngries, wo die Schwarzach eintritt, sey beynahe ganz schiffbar, und die Brochüre, der Kanal in Franken, spricht S. 88., die Rednitz serpentire nicht häufig, sey von Fürth bis Bamberg mehr als schiffbar, und von Forchheim aus längst in schiffbaren Stande. Da also von Furth bis Baierngries 21 Stunden sind, die am meisten kosten würden, so erhellet hieraus beynahe eine mathematische Gewißheit, daß einst der Kanal in Franken keine 2 Millionen, sondern nicht mehr als 302400 fl. fordern, und nur nach Herstellung obiger Wasserstrasse nützlich seyn würde.

b) Die Wienernegotianten sind wohl sehr kurzsichtig, den Handel über Triest auf der Axe, und nicht auf der Donau zu führen! —

gewerbsame Städtchen Immenstadt an der Mündung dieses Sees würde sich trefflich zum Entrepôt schicken.

Diese Verbindung des Rheins mit der Donau ist in Ansehung Frankreichs darum vortheilhafter als der hochgepriesene Kanal in Franken, weil über Hünningen den Rhein *) herauf eine weit kürzere Wasserstrasse als selbst über Marseille, zur brrühmten Messe von Sinigaglia führen würde, wo beynahe alle Nationen, auch Türken, zusammentreffen, und vorzüglich Baiern, wie vor alters durch Spedition, nun selbst ihre Loderer-Waaren und Industrieerzeugnisse dahin verhandeln, und levantinische Produkte als Rückfracht nach Haus bringen könnten.

Und

*) Dem Rheinfalle bey Schafhausen wird sehr wahrscheinlich bey jetzig politischer Lage von Europa leicht abgeholfen werden, besonders wenn diese baierische Wasserstrasse zu Stande kömmt.

Und — wie sehr würde nicht die baierische Steinkohlen-Gesellschaft aus dem Benschberg ¼ Stund von der Loisach gelegen, auch andere Steinkohlen-Bergwerke durch diese Navigation gewinnen? Die vielen darauf verwendeten Kapitalien liegen dermal todt in dem Bergwerke, würden aber durch diese Wasserstrasse neues Leben und rege Thätigkeit erhalten, wenn die Gesellschaft ihre Steinkohlen zu Wasser *) nach Ulm auf der Iller und

*) Zur höhern Verwerthung der Steinkohlen ist in England durch den Herzog von Bridgewater der merkwürdige Kanal von Worsley-Mill nach Liverpol, mit einer Aufopferung von 2 Millionen Pf. Sterling gegraben worden. Er fängt unter der Erde im Innersten der Steinkohlengruben an, und zwar am Fuße eines felsigten Berges, und in einer Tiefe von 40 bis 110 Schuh, unter der ungleichen Oberfläche desselben. In den Berg ist zu diesem Ende ein grosses Gewölb eingehauen. Die erste Einfahrt in denselben beträgt eine Länge von 3000 Fuß, 6½ Breite, und 7½ Höhe, den

und in die Gegend, wo Holz mangelt, und Torf gebrannt wird, wie auch in einige

Städte

Stand des Wassers mitgerechnet, das 3 Fuß 4 Zoll tief ist. Man kann sich also in den Kähnen, mit welchen man diese unterirdische Schiffahrt anstellet, weder aufrecht halten, noch drehen, oder wenden. In einer weitern Länge aber von 2250 Fuß erweitert sich die Fahrt auf 7 $\frac{3}{4}$ bis 10 Quadratfuß Breite. Die Kähne, deren man sich hierzu bedienet, sind 47 bis 50 Fuß lang, 4 $\frac{1}{2}$ breit; tragen 6 bis 8 Tonnen, und gehen mit solcher Ladung 2 Fuß 7 Zoll tief; ein Mann reicht hin, sie füglich zu leiten und fortzuführen. Man braucht wohl 2 $\frac{1}{2}$ Stunde zur unterirdischen Fahrt, bis man wieder das Tageslicht erblickt. Bey der ersten Länge von 3000 Fuß sind in gewissen Entfernungen seitwärts Plätze in den Felsen gehauen, in welchen sich eines der einander begegnenden Fahrzeuge anlegt, damit das andere ungehindert vorbeyfahren kann. Am Borde eines jeden Fahrzeugs sind zu beyden Seiten Lichter angebracht, um sehen zu können. Von dem graden Kanal leiten beyderseits

Städte der Schweiz, denen es gleichfalls an Holz fehlt, verführen könnte, wodurch denn

---

unterirdische Gänge nach den Kohlengruben. An einigen Stellen sind durch den Berg, unter welchem der Kanal liegt, senkrechte Oeffnungen gehauen, deren Tiefe 111 Fuß beträgt, um der freyen Luft Eingang zu verschaffen, oder im Nothfalle durch diese Oeffnungen Jemand herablassen zu können. Gleich anfänglich, wo der Kanal zu Worsley-Mill aus dem Kohlen-Bergwerke herauskömmt, stößt er queer auf einen Bach, bald nachher auf einen Fluß, an andern Orten aber an tiefe und breite Thäler, und über alle ist er vermittelst gewölbter Bogen geleitet worden. Vier englische Meilen von Worsley-Mill hat man ihn queer über den 130 Fuß breiten und schiffbaren Irwell Fluß, und über das 600 Fuß breite Thal, durch welches der Fluß strömt, in gleichem Niveau mit Worsley-Mill 40 Fuß hoch weggeführt. Es tragen ihn daselbst gewölbte Bogen, unter welchen Schiffe wegsegeln können. Hier ist der Kanal 18 Fuß breit, 3½ tief. Man kann nebenher auf dem Gewölbe gehen, und ein Schiff wird, wenn

Baiern einen neuen wichtigen und bisher noch unbekannten Ausfuhrartikel gewänne.

§. 5.

Die andere Wasserstrasse von München im Inn bey Rosenheim, folglich nach Innsbruck, fienge, wie §. 3. gesagt wurde, bey dem Scheidungspunkte von dieser und der vorigen 4 ½ Stund von München in dem Kanale an, der nach Wolfartshausen führt. Aus diesem trieb sich dann die Schiffahrt links in einen andern, bey Arget die Landstrasse durchschneidenden, Kanal, der das erforderliche Wasser aus dem Tegernsee erhalten müßte, und in gerader Linie eine Strecke von ohngefähr 4 Stunden weit, durch den Hühnerlochwald zwischen Grub und Obertilching in die Mangfall hinab. Da aber bey anhaltendem Regen das Wasser oft sehr anschwillt

es nicht segeln kann, auf diesem Wege von einem Pferde fortgezogen.

schwillt, auch wegen der auf dem linken Ufer angelegten mehrern grossen Mühlen der Strom ohne ungeheuern Kostenaufwand nicht schiffbar gemacht werden kann, so wäre zur Sicherheit der Schiffahrt am zuträglichsten, den erforderlichen 40 Schuh breiten und 6 tiefen Kanal ohngefähr 7 Stunden lang, und durch das Puellacher Moor in den Inn zu führen, dadurch würde

1) nicht nur die Gegend von Rosenheim künftig von den grossen verheerenden Ueberschwemmungen befreyt, sondern

2) dieser Moor auch trocken gelegt, und von benachbarten Tyroler Ansiedlern urbar gemacht werden.

§. 6.

Weil die Hauptabsicht der beyden Wasserstrassen ist, die Ausfuhr des baierischen Getreides nach der Schweiz und in das Tyrol zu erleichtern, so darf man nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern, da bekannt-

lich

lich italiänisches Getreid bis nach Brixen geführt wird, muß die Strasse bis an diese Stadt reichen, damit auch das südliche Tyrol sein Getreide wohlfeiler aus Baiern beziehen kann. Ueberdieß wird sich ein neuer Abnehmer des baierischen Getreides in Brixen fleißig einfinden, nämlich der angränzende Oberkärntner.

Die Wasserbahn aus dem Inn über den Brenner nach Brixen fände keinen Anstand, indem ein $\frac{3}{4}$ Stund langer Kanal, der auf dem Berge längs der Landstrasse durchgegraben wird, den Inn mit der Etsch verbindet; nur käm' es noch auf die Eintheilung der erforderlichen Kammerschleußen an, um

1) die Schiffahrt bequem auf dem wasserreichen, sich schlängelnden, von gar keinem Wasserfalle unterbrochenen und beynahe schiffbaren Sill 9 Stunden bis in den Inn hinunter zu leiten, und

2) auf der andern steileren Seite die 3 Stunden bis Sterzing von dem Brenner herunterstürzende Eysach, welche unter Bozen in die Etsch fällt, auch durch erforderliche Schleußen bis an Brixen, wo sie die Rinz aufnimmt, ohngefähr 9 Stunden schiffbar zu machen.

An geschickten und thätigen Arbeitern fehlt es in Tyrol nicht.

Bey dem so allgemein bewunderten Kanal von Lanquedoc sind 2, 3, 4 bis 6 fache Kammerschleußen*) übereinander, auch hin und

*) Wer sich vielleicht von dergleichen Kammerschleußen keine Idee machen kann, findet sie hier im Kleinen an den Schleußen im Garten von Nymphenburg. Schade, daß die zu Schleißheim keine Thore hat, um dem Torfe, theils zu Ziegel- und Branntwein-Brennereyen, theils auch zur Feuerung der Kasernen in München, die Schiffahrt zu öffnen, wodurch die jährliche Ersparniß von vielen 1000 Klaftern Holz vortheil-

und wieder ungeheure Wasserbehältnisse angebracht, um den Kanal bey zu trockner Witterung zu speisen. Er ist über 55 Brücken, unter welchen so viele Bäche und Waldströme durchfließen, geleitet, drängt sich durch Felsen und Berge, durch die ihm die Betriebsamkeit der Menschen eine Bahn zu hauen wußte, und dieß alles, um den innern Handel Frankreichs vermittelst der Schiffart

aus

---

haft ins Ausland verwerthet werden könnte, da es ohnehin ein Augenmerk der Regierung ist, diesem erst beginnenden, und noch so wenig gekanntem Erwerbs- und Handelszweige höheren Werth zu geben. Der Schleißheimer Kanal, mit dem Schwabinger-Bache längs des englischen Gartens, und mit dem Mühlbache verbunden, und etwas tiefer gegraben, würde durch Verbindung der Amper mit der Ilm zwischen Eiterbach und Pfaffenhofen, eine 17 Stunden weite Schiffahrt bis in die Donau eröffnen — ein Unternehmen, das durch 3 Militärabtheilungen in 136 Tagen vollendet werden könnte. §. 7.

aus dem mittelländischen Meer in den Ozean zu befördern.

Um wie viel erwünschlicher wäre die so eben vorgeschlagene Wasserstrasse für Baiern, da sie nicht nur allein den inländischen Handel beförderte, sondern auch die Verwerthung des Getreides, des beynahe einzigen Reichthums von Baiern, bezweckte, und über dieß bey weitem nicht mit so viel Schwierigkeit und Kosten verbunden wäre, weil hier keine sechsfache Schleußen nothwendig sind, weder an Wasser noch Bruchsteinen Mangel ist. Es würde daher dieses grosse Werk in Vergleich des bey weitem überwiegenden augenscheinlichen Gewinnes weder kostspielig, noch in der Ausführung zu schwer seyn.

Italienische Schiffe kommen bis Solurn, ohngefähr 7 Stunden unter Bozen;*) wird nun auch

*) Das Grönninger Haffnergeschir, das die Tyroler mit soviel Mühe und bey einer so armseligen Lebensart am Fabrikations = Orte holen,

auch von hier bis Brixen — ein Weg von 9 Stunden — die Schiffahrt hergestellt, welche bisher des zu schnellen Laufes des Wassers, seiner Untiefe, und der vielen Bergströme wegen nicht im Gange war, so ist eine Wasserbahn bis Venedig eröffnet, — von Italien bis an den Bodensee — und so würde der Ozean mit dem adriatischen Meere verbunden — welch ein Monument für König Max I. von Baiern!!!

Wasser ist das Leben dieses Erdkörpers, und das Vehikel alles Reichthums seiner Bewohner — aber auch ihrer Wissenschaften und Künste — auch ihrer steigenden Kultur, die immer einen höhern Grad erklimmen wird, wie mehr man den verschiedenen Nationen ihre Berührung erleichtert und vervielfältiget:

Was-

---

von wo sie es bis nach Bozen und Roveredo verführen, würde wegen seines guten Materials auch in dem benachbarten Italien willkommen seyn, und dürfte durch diese Wasserstrasse ein sehr beträchtlicher Ausfuhrartikel für Baiern werden.

Wasserstrassen befördern die Handlung, den innern Verkehr und Gewerb aller Art, da sie die Transportkosten gegen die Landfracht beynahe hundertfach vermindern, und werden von allen einsichtvollen Regierungen, die das allgemeine Wohl bezielen, zu den wichtigsten Anstalten gerechnet. *)

§. 7.

Zu näherer Beleuchtung dieses Vorschlages werden die allenfalls erforderlichen Kosten hier

*) Le Zéle du grand Colbert à des choses importantes, décida Louis XIV à faire exécuter le Canal de Languedoc, projeté et exécuté par Pierre Riquet de Bonrepos, de concert avec un Ingénieur royal. — Monument comparable à tout ce que les Romains ont tenté de plus grand. Quand les grandes choses sont ébauchées, il est facile à ceux qui les contemplent, de les imaginer plus parfaites et plus grandes. V. Encyclopédie, mot Canal. Auf diesem 6 Schuh tiefen Kanal wird aller Orten mit einem Pferde eine Last von 1800 — 2000 Zentner fortgebracht.

hier nach einer Approximations-Schäzung berechnet.

Im Donaumoor wurde die Klafter zu 30 Schuh oberer Breite, 14 auf den Grund, und 8 bis 9 Schuh Tiefe (hier braucht man nur eine Tiefe von 5 bis 6 Schuh) für 2 fl. 54 Kreuzer gegraben.

Nun rechnet man auf eine Stunde beyläufig 2400 Klafter; wir wollen zu unserm Kanal die Klafter zu 40 Schuh oberer Breite, 20 Schuh auf den Grund, und 5 bis 6 Schuh tief annehmen, und hierfür 3 fl. bezahlen, so kostet eine Stunde 7200 fl.

Es ergeben sich nun auf dieser Wasserbahn folgende Punkte,

1) von Giesing bis an Wolfartshausen 6 Stund mit 43200 fl.

2) Von da bis in den Bodensee ohngefähr 36 Stund, mit einem Kostenbetrage von 259200 fl.

3) Der Kanal im Inn (§. 5.) von 11 Stunden, mit 79200 fl.

4)

4) Die Bäche aus dem Tegernsee, und Staffelsee um die 2 Kanäle bis in die Mangfall und in das Ihenhauser Bächl zu speisen 70000 fl.

Im Donaumoor wurde für eine Klafter von 6 Schuh oberer Breite, 2 — 3 Tiefe, und 1 ½ auf den Grund 18 Kreuzer bezahlt; nach diesem Anschlage kostete die Stunde 720 fl. Nun rechnet man von Tegernsee bis Arget, auf der Strasse nach München, 6 St., und von Staffelsee bis am Friggerseehof 3 St., welche also kosten würden 6980 fl.

Ich rechne ferner für Brücken, um beyde Bäche von einem Berge auf den andern bis an besagten Kanal zu leiten den Rest mit 63020 fl.

5) Die Entfernung aus dem Inn bis Brixen beträgt 18 Stunden, und von hier bis Solurn beyläufig 16 Stunden, und der Kostenaufwand auf diese 34 Stunden 244200 fl.

in Summa 695800 fl.*)

6)

*) Um nicht zu fehlen; hat man diese ganze Wasserstrasse als neuen Kanal angesetzt.

6) Kammerschleußen braucht man

a) von Giesing bis Wolfartshausen, einfache : : : 4.

b) Von diesem Punkte bis an den Bodensee, mit Einschluß der Aufhaltschleußen, beyläufig : : : 10.

c) Von dem Scheidungspunkte aus dem Kanal a) bis an die Mangfall 2 doppelte also : : : : 4.

d) Am Inn vielleicht : : 1.

e) Oberhalb Matrai bis auf den Brennerberg, schwerlich mehr als : 4.

f) Vom Brenner bis nach Brixen, weil die Eisach steiler als der Sill vom Berge herabstürzt : : : 6.

g) Von dieser Stadt bis nach Solurn können vielleicht noch einige nöthig seyn, höchstens : : : 4.

In allem also : : : 33.

Da es in den Gegenden, wo man dergleichen Schleußen bedarf, nicht an Bruchsteinen fehlt, so wird der Ansatz von $\frac{10}{m}$ fl.

für

für jede Schleuße Niemand zu gering scheinen; sohin wäre der Betrag von allen 330000 fl.

Vermuthlich müßte der Kanal von Brixen bis Solurn der vielen Waldströme wegen, die sich in das Hauptwasser ergießen, und viel Schutt flözen, auf Brücken geleitet werden, um unter selben den Wildbächen und andern Wässern freyen Lauf zu lassen; dafür nun, und zu Vergütung jener Gründe oder Häuser, die ihrer Lage nach, sowohl in Baiern als in Tyrol und Schwaben, dieser Wasserbahn geopfert werden müßten rechne man 400000 fl.

Zusammen 1425800 fl.

Wenn in einem Tage 6 Mann eine Klafter zu 40 Schuh obere Breite, 20 auf den Grund und 6 Tiefe graben, so bearbeiten 600 Mann in 24 Tagen eine Stunde Weges, folglich würde der Kanal von Giesing bis Wolfartshausen, eine Strecke von 6 Stunden, längstens in 150 Tagen vollendet seyn.

Da

Da man die Taggebühren für Chef, Inspektor, Wasserbaubeamten, dann die Voiture-Kosten neben andern Ausgaben für diese 150 Tage nicht bestimmt ansetzen kann, so dürften sie praeter propter leicht nach dem Verhältniß des erst kürzlich vollendeten Durchschnitts der Donau angenommen werden, durch deren Bekanntmachung sich die Augsburger Zeitung um das Publikum sehr verdient machen würde, da sie demselbeu doch von allen Wasserbaulichkeiten seit 2 Jahren interessante Nachrichten giebt, und erst kürzlich Nro. 169. von diesem Donaudurchschnitt erzählte, daß er 1113 $\frac{1}{3}$ Klafter Länge, in seiner stärksten Breite 15 Klafter, und in seiner Tiefe 8 bis 10 Schuh betrage: nach dieser Angabe aber verkürzt er den Lauf der Donau, nicht um $\frac{1}{2}$ Stunde, sondern nur um 1033 $\frac{1}{3}$ Klafter.

§. 8.

Nach diesen Angaben ist der Kalkul leicht zu ziehen, daß, wenn vom Bodensee bis nach Bozen unter Leitung der hierzu

nöth-

nöthigen Ingenieurs *) 15 Abtheilungen von 600 Mann Militär, deren jede zu einer Ka-

*) Von den französischen Offiziers, die voriges Jahr, während ein Theil der Armee in Baiern kantonirt war, bey dem Verfasser im Quartier lagen, hat er immer, so oft das Gespräch auf diesen Gegenstand fiel, gehört, daß in Frankreich auch jetzt noch, wie vorhin das in alle Departements vertheilte Ingenieurs-Korps alle Wasserleitungen und Bauten, Brücken- Chausee- und Kanalanlagen, mit Benehmung der Civilstellen *) zu besorgen hat, und aus politisch- und ökonomischen Gründen daran auch während des Krieges beynahe so thätig gearbeitet wird, als sonst zur Friedenszeit, um

1) dem Staate solche Arbeiten durch den regen Geist des allenthalben vertheilten Militärs, das auch im Frieden nicht dem Müßigange überlassen, und zu seiner bessern Aushülfe

*) Dieß war auch einst in der Rheinpfalz vor 1770 eingeführt; wurde aber nachhin durch den Einfluß einer Immediatkommission, die dem Aerarium sehr theuer zu stehen kam, wieder abgeändert.

Kanallänge von mehrern Stunden, und zu Erbauung der Schleußen angewiesen ist, ver-

---

mit einer kleinen Zulage von dem Staate belohnt wird, geschwinder zu leisten; dann

2) um die Ingenieurs immer in praktischer Uebung zu erhalten, und damit junge Leute ihre Talente entwickeln können. Dadurch bezweckt der Staat, daß Brücken und Wege einsichtvoll und solid gebaut, und die öftern, so kostspieligen Reparationen vermieden werden; weil sie alle, wo immer möglich, von Rauh- oder Ziegelsteinen aufgeführt sind. So hat der Ingenieur bey dem Kanale von St. Quentin, wo er an einem sichern Punkte einen Bach durchschneidet, eine so künstliche, freystehende Kreutz-Brücke aufgemauert, daß man ihr den Namen Sanspareil gab. Bey Gelegenheit folgende Anekdote zu einiger Beleuchtung des Brückenbauwesens in Baiern.

Den 16. July d. J. frühe war bey dem Mauthause von Zohling die Brücke über die Amper zum Theil abgetragen, um neue Endsbäume einzuziehen. Man erinnerte die Reisenden, unterhalb bey einer Mühle

verwendet werden, dieses grosse und gemeinnützige Werk, ein Riesen Monument, als Gegenstück zum berühmten Kanal von Languedoc — worein unser allgeliebte König, Max Joseph I. mit unverlöschlichen Zügen

 sei-

überzufahren. Ein Fuhrman aber mit seinem schwer beladenen Güterwagen protestirte dagegen, besah die alten Bäume, urtheilte sie für so gut, daß sie wohl noch einige Jahre dauern könnten, und nun wurden die Dielen von den bey der Arbeit angestellten 2 Zimmerleuten und dem behülflichen Fuhrmanne wieder aufgelegt. Unterdessen erzählte man, der an der Brücke wohnende Mauthner habe sonst nicht nur diese Brücke, sondern auch die Chaussee von Freysing bis Maynburg zu besorgen gehabt; bey der neuen Organisation aber sey ein geeigneter Wegmeister 2ter Klasse mit 280 fl. jährlicher Besoldung, und 2 fl. Diäten aufgestellt worden, und diesem sey, wenn auch um einige Jahre zu früh, die Brücke für baufällig angegeben worden, um eine Gelegenheit zu tour de bâton aufzufinden, deren vielfältige Wiederhohlung im ganzen Lande viele tausend Gulden jährlich betragen dürfte. —

seine Unsterblichkeit gräbt, in einem Jahre vollendet seyn könnte. Und wer würde die oberste Leitung dieses Unternehmens mit mehr Gewicht, Thätigkeit, Eifer und Freude am zweckmäßigsten führen, als Baierns Kronprinz, Karl Ludwig, der auf seinen Reisen durch Frankreichs mittägige Provinzen das herrliche Monument gesehen hat, das allein groß genug ist, das Andenken Ludwigs XIV. zu verewigen? — Und besitzt nicht das k. b. Ingenieurskorps talentvolle Männer genug, denen die Ausführung dieses Vorschlages kein schweres Problem, wohl aber eine erwünschte Gelegenheit seyn würde, sich durch Kenntniß, Thatkraft und Diensteifer neuerdings auf das vortheilhafteste auszuzeichnen, und die ihre vereinte Kräfte anstrengen würden, um in möglichst kurzer Zeit ein so gemeinnütziges als ruhmvolles Werk herzustellen, das den Gewerbsfleiß im Allgemeinen unglaublich beleben, und selbst die Bevölkerung in diesen Gegenden beträchtlich vermehren müßte? — Wer kann wohl zweifeln, daß nicht das gesammte Militär kraftvoll

voll mitwirken sollte, um seinem angebetheten Feldherrn, der alles Ungemach' und die Gefahren des Krieges mit ihm theilte, neue Beweise seiner Liebe und seines Diensteifers durch allgemeine Kraftanstrengung zur Herstellung eines Monuments zu geben, durch das sich jede Hand verewiget, die daran Theil nahm. Wenn man die Großthaten der für das Vaterland und die gute Sache rühmlich Gefallenen der Nachwelt in Erz und Marmor überliefert, dürfte nicht auch eine kolossale Steinmasse der Nachwelt die Namen derjenigen aufbewahren, die sich durch dieses Unternehmen des Vaterlandes Dank, der Nachwelt Bewunderung und Ruhm erwarben? —

Das hohe Ministerium, von des grossen Colberts Eifer für wichtige Unternehmungen (§. 6. Note) beseelt, wird in Erwägung ziehen, daß das Getreide der einzige Artikel ist, mit welchem nicht nur alle Staatslasten gehoben, sondern auch alle andere Artikel, welche das Bedürfniß oder der Luxus

Städters von dem Auslande bezieht, saldirt werden müssen, und daher ohne Zeitverlust die geeignete Verfügung treffen, daß die beträchtlichen für heuer dem Wasser-Brücken- und Strassenbau angewiesenen Summen, zu dem vorgesteckt höhern Zwecke verwendet werden, da selbst dieses grosse Opfer ein Beweis ist, wie sehr man den entschiedenen Einfluß von solchen nützlichen Unternehmungen auf das öffentliche Wohl zu würdigen, gewiß aber auch die zur Zeit noch entbehrliche Räumung des Strudels im Inn, (§. 1.) und die künstliche Brückenbaukunde auf dem Lech hindanzusetzen weiß; *) es wird daher förderlichst befehlen:

I.

*) Der Augsburger Zeitungsschreiber scheint, nach seinem Blatte Nro. 164 zu urtheilen, nie in Baiern gewesen zu seyn, oder sein Correspondent ist ein Olibrius erster Klasse, der für die vielen und sichtbaren Meisterstücke der Hydraulik kein Aug hat. Es scheint nicht,

1) daß er die vielen grossen und kleinen Brücken im englischen Garten, noch jene die nach Bogenhausen führt,

1. daß sogleich Steinbrüche an schickli-
chen Orten eröffnet werden: als
in

---

2) nicht die steinerne Isarbrücke,

3) oder das von grossen Quadersteinen gemauerte Isargestade, oder Beschlächt, womit schon unter voriger Regierung angefangen, von letzterer fortgesetzt wurde, durch den eingetretenen Krieg aber wieder ingehalten werden mußte:

4) nicht die schöne und künstliche Leitung der Isar in und außer München;

5) deßgleichen bey Landshut,

6) nicht minder den aus dem Schwabingerbache nach Schleißheim geführten Kanal, der unterhalb Dachau in die Amper fließt, und leicht mit der Donau zu verbinden, (§. 6. Note) darum merkwürdig ist, weil vermittelst der Nab und Saal, da beyde im Fichtel-Gebirge ohnfern von einander entspringen, und letzte in die Elbe fließt, eine leichte Navigation von München bis Hamburg sich öffnete;

7) den aus dem Würmsee nach Nymphenburg, welcher kunstvoll in dem Garten mit Kammerschleußen versehen hin und wieder in mehrere Kanäle sich vertheilt, dann

in Baiern.

a) Im Deisenhofer Walde.

b) Bey Hohenkirchen an der Mangfall.

c) Zu Raitenbuch.

In

---

8) die in ihrer Art bisher in Europa einzige Salzwasserleitung von Traunstein nach Reichenhall, nicht das merkwürdige Modelenkabinet in München, und dergleichen mehr jemal gesehen, oder mit Kennerblicke gewürdiget hat; wie könnte er sonst ein so feines Compliment den baierischen Ingenieurs und Wasserbaukundigen machen, da er sagt: Die Hydrotechnik sey jetzt erst in Baiern aus ihrem Schlummer erwacht, und weit über ihre bisherige Grenzen erweitert worden. rc. Das Schmeichelhafte, so im darauf folgenden Blatt Nro. 169. gesagt ist, leitet das denkende Publikum nicht irre, sondern da es mit ihnen, mein Herr Quidam von der überaus grossen Nützlichkeit, aber auch von der Kostbarkeit der Wasser- und Landstrassen, auch ihrer Unterhaltung überzeugt ist, die durch Verheerungen des Wassers vorzüglich groß werden, und nur durch viele auch

In Schwaben.

d) Oberhalb Pfronten.

e) Bey Kranzek.

In

---

thätige Menschen geschwind erzielt werden muß, so ist gewiß auch sein Wunsch, daß wie vormals die römischen Legionen in Friedens=Zeiten an nützlichen Unternehmungen arbeiteten, und wie itzt die Französischen Krieger in Dalmatien durch neue Landstrassen die Städte mit einander in Verbindung setzen, um den Verkehr mit benachbarten zu befördern, daß nach Frankreichs Beyspiel (§. 8. Note) das königl. Militär und das Ingenieurskorps das Wasser= Brücken= und Chaussee=Bauwesen, mit Benehmung der administrativen Stellen, über sich hätte, so würde, mit Ersparung eines hohen Aufwandes, diese dienstwillige Fama verstummen müssen. Uebrigens wird in Hinsicht der hölzernen Brücken sich überhaupt auf die Note 2 §. 11. bezogen. Dann könnten nicht die Mauthner und Posthalter, da sie ohnehin beynahe täglich auf den Strassen und letztere noch obendrein ansäßige Bürger sind, die Aufsicht für Ausbesserung der

In Tyrol

f) zwischen Steinach und Sterzing

um die zu den Schleußen nöthige Quadersteine, so lange es die Witterung bis zu eintretender Kälte gestattet, vorzubereiten, damit sie den Winter hindurch auf den Schlitten wohlfeil und ohne grosse Mühe an Ort und Stelle gelangen können.

2. So sind auch die nöthigen Kalköfen in möglichster Nähe der zu erbauenden Schleußen, wo man ihrer bedarf, noch vor dem Winter zu erbauen, um auch die zum Kalkbrennen erforderlichen Steine auf Schlitten dahin zu führen.

3. Das hierzu nöthige Holz wäre anzuweisen.

a) im Deisenhofer Walde,

b)

Strassen besorgen? könnte der König mit den Kosten der jetzigen Strassenbau-Regie nicht ein Korps Sappeurs, das noch mangelt, halten?

b) im Hühnerloch, und so

c) auf der ganzen Strecke längs des zu ziehenden Kanals, um auch dieses im Nothfalle im Winter den Kalkofen auf Schlitten zu verschaffen.

4. Ist das Terrän da zu niveliren, wo die Kanäle eröffnet werden sollen, nämlich:

1. in Baiern.

a) Von Giesing bis an den Einfluß des Ascholdinger Mühlbachs in die Isar.

b) Von dem Einfluß des Seilbachs $\frac{3}{4}$ Stund von Iffelsdorf in die Loisach durch den Filz oder Morast bis am Ostersee; von diesem Punkte durch den Grund der Frigersee Bauern bis an den $\frac{1}{4}$ Stund langen Morast, aus welchem das Ihenhauser Bächl entspringt, und $\frac{3}{4}$ Stund unterhalb Weilheim sich in die Amper ergießt. Dann vom Staffelsee um das Speiswasser für diesen Kanal zu erhalten. *)

c)

*) Da diese zwey Filzen jetzt ganz ausgetrocknet sind, so dürften sie zu mehr Beförderung

c) Oberhalb Raitenbuch bey dem Abfalle des Wildsteiner Mühlwassers, um den Illach Fluß in den Weyher, der seinen Ausfluß im Mühlbächl von Raitenbuch in die Amper hat, zu leiten.

d) Von dem Theilungspunkte obigen Kanals a) bis in die Mangfall.

e) Von Tegernsee, um das Speisewasser für a) und f) bis Arget zu leiten.

f) Von dem Einfluß f) in die Mangfall bis am Inn.

2. In Schwaben.

g) Ohngefähr $\frac{5}{4}$ Stund oberhalb Pfronten, um die Vils mit der Wertach zu verbinden.

h) Eine Stunde oberhalb des Dorfes Wertach, zur Vereinigung des Starzelbaches mit dem Achenbache, bey Kranzek, der sich in die Iller ergießt; von der Iller

---

dieses Vorschlages noch heuer ausgegraben werden, weil es mit Hälfte der Kosten geschehen kann.

Iller bis in den Bodensee besteht ohnehin eine natürliche Wasserbahn. *)

3. In Tyrol.

i) Auf dem Brenner, um den Sill und die Eisach zu verbinden.

k) Um die Eintheilung der Kammerschleußen zu bestimmen

1. bis unterhalb Steinach,
2. bis Sterzing.

l) Ist zwischen Sterzing und Solurn, von woaus die Schiffahrt bis Verona schon bestehet, festzusetzen, auf wie viel Brücken der Kanal zu leiten sey, um den wilden Wässern unter demselben den nöthigen Lauf zu lassen, weil sie viel Schutt mitführen.

Sind

---

*) Wo Bäche und Flüße schon ihren zweckmäßigen Lauf haben, braucht man sie nur in gerade Ufer zu bändigen, ihnen die gehörige Breite und Tiefe zu geben, und wo es nöthig ist, Aufhalt-Schleußen anzulegen.

Sind diese Anstände bis vor eintretendem Winter berichtiget, so könnte künftiges Frühjahr 1808 zu graben, dann die Kammerschleußen zu errichten gleich angefangen werden, und man würde bis Ende Septembers fertig seyn.

Es versteht sich von selbst, daß die ein- einschlägigen Landgerichte und Rentämter in allen Stücken behülflich an die Hand gehen.

§. 10.

Stationen

für 15 Militärabtheilungen, jede zu 600 Arbeitern mit Ingenieurs zu diesem Kanal-Baue.

Die Richtung des Mühlbaches auf dem Anger vom sogenannten Neubau anfangend bis in die Isar wäre von München aus zu besorgen.

1te Station von Giesing bis an den Einfluß des Ascholdinger Mühlbachs in die Isar hat 6 Stunden, und 3 einfache Kam-

mer-

merschleußen. Die hierzu nöthigen Felsenstücke liefert die umliegende Gegend.

Die 2te in Wolfahrtshausen hat

a) den Durchschnitt der Erdzunge, auf der Röll genannt, ohngefähr $\frac{1}{2}$ Stund breit bis ans Fahrwasser der Loisach zu bewerkstelligen. S. Uebersicht.

b) Dann die Loisach herauf bis an den Einfluß des Seilbachs in dieselbe, hin und wieder die mangelnde Tiefe von 6 Schuh zu geben, und diesen Fluß möglichst in gerade Ufer zu weisen.

c) Den Filz, oder Morast von diesem Bache, ohngefähr eine Stunde, bis an den Oster-See zu durchgraben, und diesen vermittelst eines Damms von dem in denselben fließenden Bach aus den obern Weyhern zu sondern.

d) Einige unbedeutende Anhöhen, etwa $\frac{3}{4}$ St. lang, durchzugraben, bis an den Morast von $\frac{1}{4}$ Stund, worin das Ihenhauser Bächl entspringt, und nach einem Laufe

von

von 2 $\frac{1}{2}$ Stund in die Amper $\frac{3}{4}$ Stund unterhalb Weilheim fließt: Es wäre mithin durch einen 4 Stund langen Kanal von 40 Schuh oberer, und 20 Schuh unterer Breite und 6 Schuh Tiefe die Loisach mit der Amper verbunden. Sein Speisewasser erhält er theils von dem in e) bemerkten Bach, theils von dem zu richtenden Bach aus dem Staffelsee, der durch eine 3 Stund lange Leitung herunterfließt. Die

3te von Weilheim hat

a) auf der linken Seite die erforderliche Wasserstrasse mit der Amper, gerade so wie der Mühlbach von München aus der Isar eine bildet, 5 Stund lang, mit gehöriger Breite von 40 Schuh und 6 Tiefe zu ziehen, und bey Raitenbuch eine drey- oder vierfache Schleuße zu bauen.

b) Den Illach Fluß, der in den Lech mündet, unterhalb der Wildsteiner Mühle bis in den Weyher zu leiten, dessen Ausfluß in Mühlbach von Raitenbuch geht,

und

und somit wäre auch die Wasserstrasse von München bis an den Lech vollendet.

4te. Von Füßen fährt man die Vils aufwärts, die in gerade Ufer gedämmt werden muß. Ohngefähr $\frac{5}{4}$ Stund oberhalb Pfronten ist ein Verbindungs-Kanal in die Wertach $2\frac{1}{2}$ Stund lang theils über kleine Brücken von einem Berge zum andern anzulegen, wozu die Wertach das Speisewasser liefert.

5te. Im Dorfe Wertach fängt die fünfte Station an, und erstreckt sich $5\frac{1}{2}$ Stund bis Immenstadt. Diese trift die Verbindung des Starzelbachs mit dem Achenbache durch einen ohngefähr $\frac{5}{4}$ Stund langen Kanal, der die Ostrach durchschneidet, und von dieser reichlich gespeiset wird. Diese Station hat die Iller und die Stillach kanalmäßig zu bearbeiten.

6te. Hat dem Argenfluß, aus dem Alpsee fließend, bis Wangen die gehörige Richtung und Tiefe zu geben.

7te. So auch von Wangen bis in den Bodensee.

8te Von dem Theilungspunke des Münchner Kanals nach Wohlfahrtshausen wird der Kanal bis an die Mangfall 4 Stunden Wegs gegraben, und sind 2 doppelte Kammerschleußen zu errichten.

9te. Von Tegernsee bis Arget auf der Landstrasse nach München ist ein Bach über Brücken zu leiten, der obigen Kanal mit dem nöthigen Wasser versehen muß.

10te. Hat von der Mangfall an bis in den Inn auf der rechten Seite einen Kanal zu ziehen, welcher das hinlängliche Wasser von den perennen Bergflüssen erhält.

11te. Hat vom Inn bey Innsbruck bis untern Brennberg den beynahe schiffbaren Sill schiffbar zu machen, wozu von Steinach bis auf den Brenner ohngefähr 2 bis 3 Schleußen erforderlich seyn dürften. Die

12te.

12te befaßt sich vom Brenner bis Sterzing vermittelst 5 — 6 Schleußen die Eisach auch schiffbar zu machen, folglich bis Brixen in kanalmäßigen Stand zu bringen.

13te Von Brixen, wo die Eisach die Rienz aufnimmt, und schiffbar ist, wegen ihres zu schnellen Laufes aber nicht befahren wird, deßgleichen bis unterhalb Bozen, wo sie in die Etsch fließt, und selbst diese bis Solurn wegen ihres zu ausgebreiteten und untiefen Bettes nicht zur Beschiffung tauget, muß die Kunst durch einen Kanal die Wasserstrasse so herrichten, daß die mehrern mit vielem Schutt von den Bergen herabstürzenden Ströme sie nicht hindern können, mithin den Kanal auf Bögen, wie den von Languedoc (§. 6.) und Worsley-Mill (§. 4.) leiten, daher die Abtheilungen

14 und 15 Arbeit genug haben, um diesen Theil des Kanals bis Solurn bis Ende Septembers 1808 fahrbar herzustellen: denn werden nicht bey Zeiten solche Anstalten

getroffen, wie wird es künftiges Jahr bey dermal schon vor der Aerndte gefallenen Preisen mit der Abrechnung des Fremden aussehen? *)

§. 11.

Mit einem Schäffel Weizen könnte der Unterthan 6 Steuern à 5 fl. entrichten; mit 3 Schäffeln hat er zwey Dienstbothen bezahlt: wie wird er aber bey jetziger Theuerung aller anderer Bedürfnisse, als: Eisen, Leder, Kleidungsstücke, da die Schafwolle im Lande sich merklich vermindert, wie in folgender Note bewiesen wird, seine häusliche Ausgaben bestreiten können? —

Mit einem Schäffel könnte ein Frauenzimmer die Bewunderung einer ganzen Gesellschaft auf sich ziehen, wenn das Schäffel Weizen nicht minder gilt als ein Pariser Kopfputz zu 30 fl.

Mit

*) Bekanntlich wurde in Deggendorf nach der Aerndte schon das heurige Korn um 8 fl. verkauft.

Mit einem Schäffel könnten 10 Bouteillen Burgunder oder Champagner Wein verschafft werden.

66640 Schäffel Weitzen à 30 fl. bezahlten jährlich 86377 Tassen Kaffe, nur à 4 kr. angesetzt, für eben soviel Individuen, deren jedes täglich seinen Kaffee trinkt: eine baare Summe von 2002400 fl.

Die Population des Königreichs wird auf 3086377 Seelen geschätzt; es ist also gewiß ein sehr mäßiger Anschlag von Kaffeetrinkern, da jetzt jeder Fuhrknecht, jede Taglöhnerin ihren Kaffee haben müssen, die ehemal mit einer Milch- oder Bier-Suppe, *) die

*) Als zärtliche Mütter bey Friedrich II. von Preußen gegen den hohen Impost auf Kaffee bittliche Vorstellungen einreichten, erhielten sie zur Resolution.

Euer König ist mit Biersuppen erzogen worden.

Friedrich, Rex.

die kräftiger und nahrhafter ist, oder mit im Lande erzeugten Branntwein sich begnügten, und dabey wohlbefanden.

Es müssen ferner 111992 Schäffel Weitzen à 30 fl. ausser Landes verkauft werden, um fremde Wollenfabrikate, Leinen-Zeug, und Cottonwaaren, nebst den so vielen andern Bedürfnissen und kostbaren Luxus-Artikeln mit baarer Münze zu bezahlen, und dazu gehören jährlich gemäß Berechnung 3359762 fl.

Das Land könnte aber selbst diese so kostspielige fremde Industrie sich zueignen (da seit Einführung des neuen Mautsystems viele hundert gemeinnütziger Handwerks-Familien in einen bedauernswürdigen Rückstand gekommen sind, *) wenn die Regierung

*) Bemerkungen über den Einfluß des alt und neuen Mauthsystems auf den Gewerbsfleiß der gemeinnützigen Handwerke. München, 1806.

1) die Schafzucht zu veredeln und empor- zubringen suchte; *)

2)

*) Zu Holzkirchen, Osternwarngau und Gmund, Landgerichts Miesbach läßt es sich erfragen, daß seit 2 Jahren um 400 Stück Schafe wegen der aufgehobenen Brachweide weniger gehalten werden; eben so zählt man nun um 500 Stück weniger in Pöll, Iffelsdorf und Sindldorf, Weilheimer Landgerichts. Solche Fälle werden sich in den Gebirggegenden noch mehrere fin- den, ohne der im Unterlande zu denken. Die- sem so verderblich um sich greifenden Uebel dürfte leicht abgeholfen seyn, wenn der Brach- bau, wie in mehrern Orten Niederbaierns, namentlich zu Altdorf bey Landshut, einge- zäunt werden müßte, wodurch der Klee und alle andere Früchte von dem Weidvieh nicht beschädigt, folglich Schafe, Schweine, Gänse auf den übrigen Brachfeldern doch immer gute Weide finden würden.

Der Wirth von Ihrldorf versicherte, daß er durch die eingestellte Weidenschaft an Schwei- nen allein jährlich mehr als 100 fl. verliere, ohne zu erwähnen, daß er nun zu seiner Klei- dung, und für die Dienstbothen die Wolle,

2) Den Flachsbau durch nordischen Saamen veredelte; *)

3)

*) Um beyde Zwecke zu erzielen, hat der Verfasser den zweyten May dieses Jahrs Vorschläge überreicht.

die er sonst von eigenen Schafen gewann, selbst theuer kaufen müsse, welches auch der Fall mit den Federn ist, weil die eingestellte Weidenschaft auch dem Orte nicht mehr gestattet, Gänse zu halten. Wo mehr Einheit unter den Gemeindsgliedern herrscht, besteht in diesen Gebirgsgegenden auch, wie zu Altdorf, wo nur 3 Felder, aber fruchtbar bebaut werden, die Weidenschaft; um so mehr dürfte sie im Gebirge durch Verordnungen begünstiget werden, wo der Feldbau aus 6 aber magern Fluren besteht. Uebrigens verhält sich in der Agrikultur alles nach dem Lokale, und nur Stubenökonomen wollen allenthalben nach ihren irrigen Theorien die Stallfütterung aufdringen, und alles über einen Kamm scheeren. Der hierüber sich mehr belehren will, mag jene Schriften nachlesen, die für und wider die Brache geschrieben worden sind. Die Erfahrung lehret,

3) Die Einfuhr der rohen Schafwolle durch Prämien beförderte; die Ausfuhr derselben aber, die jetzt nur 3 fl. bezahlet, mit 30 fl. belegte;

4)

---

daß in allen Ländern, vorzüglich in hohen Gebirgen, wo das Erdreich kaum den vierfachen Saamen erzeugt, die Viehzucht den Haupt-Nahrungszweig der Einwohner ausmacht, und das Erdreich nicht besser als durch die Weide benutzt werden kann. Uebrigens kalkulirt der Landbewohner im Allgemeinen nach seiner Art so gut, wie jener, der jüngst auszifferte, daß zur Staatskasse an Prozent weniger nach dem ungeraden Tarif von 2001 — 4001, als nach alter Sitte bey Mauth- Kanzley- s. a. Taxen, Siegel ꝛc. die vorgeschriebenen runden Tarifen bezahlen, entrichtet wird; es herrscht folglich der Egoism durch alle Stände und Menschen. Würde der Bergbewohner von seinen Feldern so viel Getreide ärndten können, als der Dinkelboden gewährt, so wären alle magere Gegenden Baierns, zumal die Sandschichten um München, eben wie das Vilsthal von Viertelstunde zu Viertelstunde mit zahlreichen Dörfern bedeckt.

4) Die rohe Cottoneinfuhr möglichst erleichterte; hingegen

5) alle fremde Fabrikate nach dem Beyspiel anderer Staaten gänzlich verböthe. *) Die Fränkischen, Schwäbischen (wovon die Augsburger durch ihre so hoch emporgehobene Industrie in Cotton = Waaren ein anziehendes Beyspiel geben) dann die oberpfälzischen Tuch= und Zeugmacher, auch hin und wieder baierische, könnten immer mit fremden Fabrikanten das Gleichgewicht halten, und würden alle Waaren so fein, und auch wohlfeiler dem Publikum liefern. Endlich

6) um den allenfalsigen Entgang an Mauthgefällen dem allerhöchsten Aerarium zu vergüten, dürfte man

a)

*) So entwickelte sich in Preßuen und Oesterreich der Handelsgeist, der in frühern Zeiten in England durch das Verboth des Einganges fremder Schiffe entstanden ist, und nun den Gipfel seiner Größe erreicht hat.

a) nach Englands Beyspiel auf die Fruchtausfuhr Preise setzen, und

b) nach dem Beyspiel Oesterreichs 50 Prz. auf fremden Wein, Kaffee, und andere Leckereyen schlagen.

c) Man könnte auch sehr wohl die so bedeutende Verminderung der Salzfracht auf dieser Wasserstrasse als eine Mauthentschädigung anrechnen, die sich gewiß auf jählich $\frac{300}{m}$ fl. belaufen dürfte, besonders dann, wenn der vorgeschlagene Wasserweg aus dem Inn durch den Sim- und Chiemsee nach Traunstein und Reichenhall gebahnt, und hiezu das Zuchthaus nach Herren Chiemsee verlegt würde, um bey widrigen Winden die Verbrecher zu dem Salzschiffzuge zu verwenden.

Durch diese Verfügungen würde die Agrikultur, von der städtischen Industrie unterstützt, auch bey fallenden Fruchtpreisen alle Staatsbedürfnisse in so fern decken können, wenn die vorgeschlagene Wasserstrasse

bald

bald hergestellt wird. Jene nach Venedig würde die Benützung des inländischen Holzreichthums *) eben so vortheilhaft befördern, als ihn die ehemalige Unterpfalz auf dem Rheine nach Holland zu verwerthen wußte; eben so würde auch die Salzausfuhr auf der andern Strasse nach dem Bodensee zu unverkennbarem Gewinne des Aerariums begünstiget; **) und mit Recht würde dieser Kanal als

*) Der inländischen Holzverschwendung, besonders von Seite des Fiskus, auf Brücken und Beschlächte, wäre am wirksamsten zu steuern, wenn man nach und nach steinerne Brücken und Beschlächte baute, wie man schon damit an der Isar bey München den Anfang gemacht hat.

**) Aber nicht nur eigener Landesvortheil und Bedürfniß fordern zu dergleichen Unternehmungen auf, sondern auch das anziehende Beyspiel jener grossen Nation, die unter der Leitung des unsterblichen Schöpfers ihrer Wiedergeburt mit aller Kraftanstrengung an dem neuen Kanale von der Rhone nach Beaucaire arbeitet; und werfen wir von da einen Blick hinüber in jenes mächtige Kaufmannsreich, so ist da

als das Gegenstück zur berühmten Leitung der Salzsohle von Reichenhall nach Traunstein, die Max I. verewigt, auch König Max I. und Karl Ludwig weit über die Vergänglichkeit aller Denkmäler von Erz und Marmor der spätesten Nachwelt in dankbarem Andenken erhalten. Tausende von Jahren rollten dahin in das Meer der Ewigkeit, und der Name eines ägyptischen Josephs besteht noch wie sein Kanal, während die Zeit und der Mahometism, Feind aller Künste und Industrie in Egypten und ganz Griechenland so viele kostbare Denkmäler zerstörte, selbst ganze Epochen der Geschichte wie das Bild eines Traumes aus dem Gedächtniß verschwanden; tausende von Jahren sind verschwunden, und die Spuren der römischen Wasserleitungen zeugen noch von dem grossen Geiste ihrer Erbauer. Sie sind nicht mehr, diese grossen Geister, selbst das Volk, das sie beherrschten, ist nicht mehr, aber das Denkmal, das sie sich ge-

setzt

---

die Rede von einem Kanal unter dem Meere, den man in Schottland graben will.

setzt haben, trotzte den Verheerungen der Barbarn und der alles verschlingenden Zeit, und ist noch; und so, wenn es auch einst keinen Baier mehr geben sollte, erhält sich der Nachwelt noch — **Baierns guter König, Maximilian I.**

Geschrieben im July 1807.

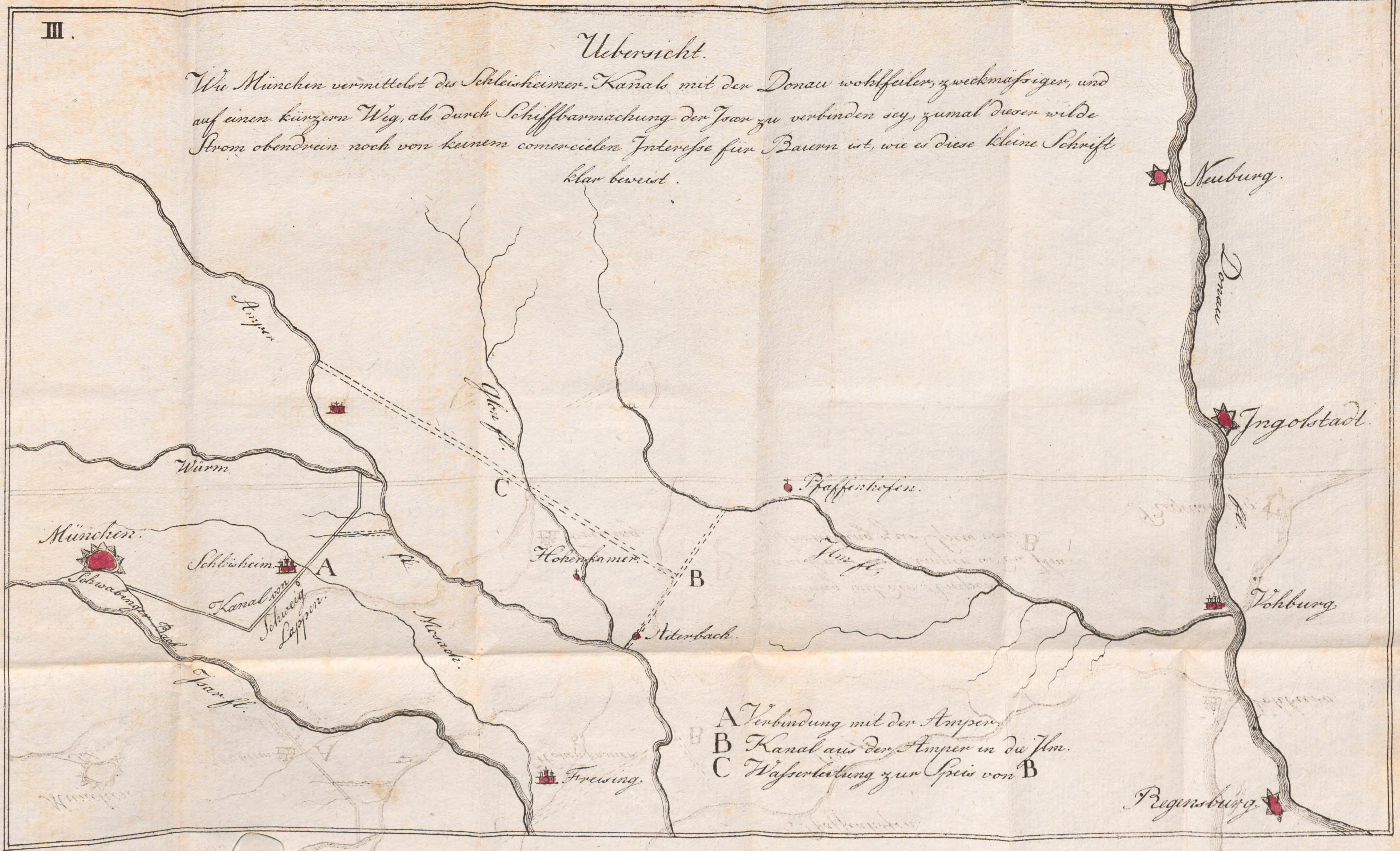
Bayerische
Staatsbibliothek
München

I.
Uebersicht
einer Kanalverbindung Münchens mit der Mangfall, folglich mit dem Inn, dann auch mit dem Lech.
a. Der Kanal von München bis an die Loysach mit 3 einfachen Schleussen.
b. Nach Weilheim, wahrscheinlich 2 Schleussen.
c. Der Bach aus dem Staffelsee.
d. Der Verbindungs=Kanal der Amper mit dem Illachfluss bey Raittenbuch; um aus der Amper hinauf zu gelangen bedarf es wahrscheinlich einer vierfachen Schleusse.
e. Von dem Holzhauser Weyher eine doppelte Schleusse, um in den Kanal herauf zu komen; eine andere in die Mangfall hinab.
f. Bach aus dem Tegernsee um dem Kanal e das Speisewasser zu liefern.
g. Der Kanal in den Inn, vermuthlich mit 1 Schleusse.
München
Perlach
Giesing
Harlaching
Isar fl.
Strasse nach
Holzhausen
Wolfarts hausen
Argel
St. Siebald
Ascholding
Grueb
Mangfall fl.
Aibling
Rosenheim
Lech fl.
Vilzhoven
Weilheim
Amper fl.
Illach fl.
Raittenbuch
Staffel See
Loysach fl.
Inn fl.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

II.
Uebersicht
wie vermittelst des Kanals a der Sill
mit der Eisach, folglich der Jnn
mit der Etsch verbunden werden kann.
Tirol.
Brenner.
a
a
Eisach fl.
Stainach.
nach
Matrai.
Sill fl.
Strasse
über
Sterzing
nach Bozen.
Schwaben.
Uebersicht der Gegend zwischen der Jller
und der Vils.
a. Kanal von Kranzeck in den Starzelbach.
b. Kanal von Wertach in die Vils.
c. Sein Speisewasser aus der Wertach.
Kempten.
Wangen.
Argen fl.
Jsny.
Jmmenstadt.
Alpsee
Kranzeck.
Ostrach fl.
Wertach.
b
Kappel.
Strasse nach
Fuessen.
Pfronten.
b
c
Vils fl.
Vils fl.
Lindau
Bodensee.
Bregenz.
Kalzhoven.
Jller fl.
Achenbach
Starzelbach
Wertach fl.
Sandhoven.

Bayerische
Staatsbibliothek
München


III.
Uebersicht.
Wie München vermittelst des Schleisheimer-Kanals mit der Donau wohlfeiler, zweckmäßiger, und auf einen kürzern Weg, als durch Schiffbarmachung der Isar zu verbinden sey, zumal dieser wilde Strom obendrein noch von keinem comerciellen Interesse für Bauern ist, wie es diese kleine Schrift klar beweist.
Neuburg.
Donau
Amper
Glon fl.
Ingolstadt
Würm
C
Pfaffenhofen.
Ilm fl.
München.
Schleisheim
A
Hohenkamer.
B
Vohburg
Kanal von Schweig Lappen.
Schwabinger Bach
Moosach.
Aiterbach.
Isar fl.
A Verbindung mit der Amper.
B Kanal aus der Amper in die Ilm.
C Wasserleitung zur Speis von B
Freising
Regensburg.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

29111

Inv. № 29111.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Portia, Nicola von

Eine Wasserstraße von München nach Tyrol und an den Bodensee könnte allein bey fallendem Preise dem baierischen Getreide einen dauernden und vortheilhaften Absatz sichern, auch in Jahr und Tag vollendet seyn Mit 3 Uebersichten

München 1807

Bavar. 4865
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10387247-6